

# دراسات في عالم البحر المتوسط

## في العصور الوسطى

للدكتور صابر دياب  
آداب القاهرة بالخرطوم

### مدخل :

البحر المتوسط وعالمه يمثل منطقة القلب بالنسبة للعالم ، ولذلك كان هذا البحر وعالمه منطقة احتكاك حضارى بكل ما تعنيه هذه الكلمة من معانى .

قامت بين شعوب هذا البحر العلاقات نارة ، واستمرت بينهم الحروب أخرى .. وتصارعت الدول والامبراطوريات على السيادة على أجواء هذا النطاق ليمتدح لها التحكم في العالم كله .. كان ذلك قديماً ووسيطاً وحديثاً .. وتبلورت بين دول وحكومات وشعوب العالم حقيقة أن من يريد السيطرة على العالم شرقاً وغرباً فعليه أن يخضع البحر المتوسط لسلطانه أو يجعل له فيه نفوذاً : سياسياً أو اقتصادياً أو عسكرياً أو ثقافياً ، أو نفوذاً يشمل هذه النواحي جميعها إن أمكن .

وكان من الطبيعي إذن أن يحدث احتكاك أو صراع ، ويقوم نوع من المد والجزر بين شعوب العالم الإسلامى وبين الشعوب الأخرى المطلة على شطآن هذا البحر . وقد مر هذا الاحتكاك بأدوار شتى تراوحت بين السلم

والحرب . وكان يشكل كل طور من هذه الأطوار حاجة وأحوال الدول  
التي لها مصلحة ما قد تتماشى أو تتصادم مع مصلحة العالم الإسلامى .

وقد أردت بدراستى هذه عن عالم البحر المتوسط أن ألقى بصيصاً من  
ضوء على بعض النواحي التي قد تمعن على تفهم طبيعة الحياة والعلاقات السائدة  
في عالم البحر المتوسط في العصور الوسطى . ورأيت أن أبدأ هذه الدراسة  
على هيئة سلسلة أبحاث تتناول موضوعات يربط بينها جميعها أنها تناقش  
شيئاً ما في عالم البحر المتوسط .

والله أسأل أن يوفقنى فيما عزمت عليه .

## ١ — بعض مظاهر الوحدة في عالم

### البحر المتوسط في العصور الوسطى

#### تمهيد :

تخطمت الوحدة الرومانية لعالم البحر المتوسط في القرنين الثامن  
والثاسع الميلاديين ، بدخول المسلمين كقوة مؤثرة وذات ثقل سياسي  
واقتصادي وعسكري في عالم هذا البحر . غير أن هذه الوحدة الرومانية  
ما لبثت أن عادت إليه في القرن الحادى عشر الميلادى<sup>(١)</sup> . فقبل دهر الحروب  
الصليبية ( فيما بين القرنين الحادى عشر والثالث عشر الميلاديين ) ، قام كل من  
البنادقة والبيزنطيون والجنوويون ، ليس فقط بإزاحة خطر الغارات الإسلامية  
والنفوذ الإسلامى عن الساحل الجنوبى والأوسط لإيطاليا (منطقة فلورية  
Calabria) والجزر القريبة منه ، بل أيضاً بحملات هجومية على السواحل  
الإفريقية المطلة على البحر المتوسط ، وحصلوا فسراً من كثير من حكام  
المسلمين وقتذاك على امتيازات ومعاهدات اقتصادية لهم<sup>(٢)</sup> . وبعد ذلك

بوقت قصير ، قام حكام شمال أفريقيا وأشبانيا المسلمين بتشجيع التجار  
المسيحيين - الأوروبيين عامة والإيطاليين خاصة - على إحصار بضائعهم  
إلى أسواق بلادهم الإسلامية ، والعبور بها من خلال تلك البلدان . هذا عن  
الحوضين الغربي والأوسط للبحر المتوسط . أما عن الحوض الشرقي لهذا  
البحر ، فقد كانت التجارة فيه رائجة ، بسبب نشاط كل من البارونات  
( Barons ) - أى الأمراء والنبلاء - المسيحيين والتجارة والتجار خلال  
الحروب الصليبية ، مما نتج عنه تنشيطها . وفي ظل هذه الظروف عاد الانعاش  
للتجارة وأصبحت ممتدة على طول شواطئ حوض البحر المتوسط وفي كل  
أنحائه (٣) .

\* \* \*

إن التشابه العجيب بين الحياة في مدينة كروما ، وبين الحياة في المدن  
الإسلامية في حوض البحر المتوسط ، تلك المدن التي احتفظت بطابع  
العصور الوسطى أمر مثير للدهشة حقاً ، وينهض دليلاً قوياً من دلائل  
الوحدة في عالم هذا البحر في تلك العصور الوسيطة ، خاصة وأنه استمر  
في بعض النواحي لفترات أو مدد طويلة (٤) .

وقد كشفت دراسات مؤرخ مثل كلود كاهن « Claud, Cahen » (٥) ،  
حول تطور المدن الإسلامية ، والغربية الأوروبية عن أنه كان هناك اعتقاد  
شائع ، بأن المدن الأوروبية تعتبر امتداداً للمدن اليونانية والرومانية ، في  
الوقت الذي لم تكن المدن الإسلامية المنظمة والمكتفية ذاتياً قد وجدت  
بعد . لكن يجب الاعتراف أيضاً بأن المدن الغربية لم تكن في أواخر أيام  
الحضارة الرومانية ، تمتلك استقلالاً كاملاً ، بينما نجد ، المدن الإسلامية  
الأولى تنظيمات محلية مختلفة ونشطة ومعترف بها من جانب السلطات  
الإسلامية (٦) .

ولذا كان قد حدث اختلاف أساسى بين الشرق والغرب حوالى القرن الثانى عشر الميلادى ، بظهور قوى جديدة ومميزة لعبت دورها فى تغيير وجه الحضارة الغربية ، فى الوقت الذى كان الجنود والموالى ( أو العبيد ) يستولون على الساطة فى معظم الدول الإسلامية ، فإن الوحدة التى سادت عالم البحر المتوسط عام ١٠٥٠ م ، كانت لانزال وحدة حقيقية (٧) .

ومن الملاحظ أنه على الرغم من أن للساحل الشمالى الغربى من عالم البحر المتوسط ، - بما فيه أسبانيا - ، مثله فى ذلك مثل الساحل الأفريقى الآسيوى ، قد انقسم إلى دول عديدة مستقلة ومنفصلة سياسيا عن بعضها البعض ، وعلى الرغم من الحروب المستمرة التى نشبت بين هذه الدول المختلفة ، فإن الناس والبضائع والأفكار لم تكف لحظة عن الانتقال بحرية وأمن من مكان إلى آخر (٨) .

وعلى الجانب الإسلامى يمكننا إثبات هذه الحقيقة اعتماداً على مصادر عديدة : كتاريخ المؤرخين والباحثين ، وبعض كتب الرحلات المقارنة والمكتوبة فى ذلك الوقت نفسه ، والوثائق التى يمكن الرجوع إليها ضمن مجموعة الجينزا Cairo Geniza التى تتضمن تسجيلات مفصلة عن الحياة كما كانت فى تلك الفترة وبصفة خاصة حياة الفئات المتوسطة والدنيا فى المجتمع والتى لم تتأثر بعمليات الاختصار والنهذيب التى تتطلبها الكتابة الأدبية (٩) والجينزا هى مجموعة الوثائق التى وجدت أو توجد فى معابد اليهود ، وهى تتناول بالدراسة بعض مظاهر الحياة السياسية والاجتماعية والاقتصادية فى مصر أو غيرها من البلدان الإسلامية التى بها معابد يهودية ، فى عصر الفاطميين والأيوبيين بالذات ، وهى تساعد كثيراً على الخروج بنتائج طيبة بالنسبة لتاريخ مصر فى عصر الفاطميين والدولة الأيوبية . وكلية جينزا عبرية أطاقت وقتذاك على مكان دفن الأشياء المتعلقة برهبان وعامة اليهود ، وهى

تقابل كلمة « جنازة » ، في العربية . وكان من معتقدات اليهود في العصور الوسطى أن كل ورقة كتبت بالعربية لا يجب أن تمزق أو تحرق ، بل تحفظ لأن العبرية ، في تقديرهم ، — لغة الله ولها صفة القداسة ، ولذلك فكل ما يكتب بها أو كل ما يكتب عليه بها له صفة القداسة بالخلود (١٠) .

وبادى ذى بدء ، لابد من التأكيد على حقيقة هامة وهى : أن كاتبوا الرسائل — ( الرسائل Letters ) — ومسجلوا الوثائق Deeds المحفوظة أو الموثقون ، والجينزا ، كل هؤلاء كان معظمهم من اليهود ، وذلك على الرغم من أن حوالى ثمانين فى المائة من هذه الرسائل والوثائق والجينزا مكتب بالعربية وليس بالعبرية . كما يرد باستمرار ذكر المسلمين والمسيحيين فى هذه الوثائق ، مما يوضح أن اليهود لم يقوموا بدور يذكر يزيد عما كان للجماعات الأخرى .

وأيا كان الأمر ، فإن هذا القدر الكبير من حرية الاتصال الذى تمتع به الناس — والذى تنطق به بصورة واضحة بمجموعة الجينزا — لم يكن من الممكن توافره ، ما لم تساعد عليه وتشجعه السلطات الرسمية ، والجو السياسى العام السائد آنذاك فى الدول وبين الشعوب المحيطة بحوض البحر المتوسط (١١) .

وأكبر شاهد على حرية الحركة هذه ، ما نجده فى الآلاف من القصصات والرسائل المتبادلة بين الأفراد ، فهذه وتلك لم يرد فيها أية إشارة توحى بعدم وجود هذه الحرية . فقد يشير الشخص إلى زيارة له قام بها إلى مدينة ما مثل بالرمو ، Panarmus, Palerm ، ، أو جنوة ، Genoa ، ، أو مرسيليا ، Marsellia ، أو إلى أى مكان آخر فى أسبانيا ، أو شمال أفريقيا ، أو مصر ، أو إلى السواحل السورية ، أو حتى إلى أماكن فى الدولة البيزنطية

مثل ثغر تساليا أو تسالونيك « Thessalia » ، ويعرف أيضاً باسم أطاليا « Attalia » ، (١٢) أو طيبة .

وربما يكتب الشخص خطاباً عن رحلته بالعربية ويرسله من سيلوقيا « Selucia » ، إلى القاهرة ، يذكر فيه مروره - خلال رحلته - على غزة ورودرس وخيوس « Chios » ، والقسطنطينية « Constantioneple » ، دون أن يشير إلى أية صعوبات اعترضته بسبب الحدود السياسية . وقد ينتقل بحرية كل صيف بين مدن وموانئ مصر والشام الفاطمية ، وبين موانئ المغرب وبني زيري في تونس ( أفريقية ) (١٣) ، حتى في أوقات التوتر الشديد بين الدولتين .

وقد يسافر التاجر مستغلاً الطريق المباشر بين الاسكندرية وأشبيلية أو المرية « Almeria » ، في أسبانيا . وفي كل هذه الحالات لم يكن السفر يقتضى من المسافر ألا يحمل معه البراءة ، والتي تعنى أن صاحبها قد سدد ضرائبه (١٤) ولم يكن بإمكان التاجر المسافر التنقل بدون هذه البراءة ، ، ولو حتى في داخل مصر ذاتها . وتذكر لنا الوثائق التاريخية ، وخاصة مجموعة الجيزا ، أناساً كانوا يحملون هذه البراءة أو نسوها في البيت ، أو أناس استقلوا مركباً نيلياً متنقلين من قرية إلى قرية دون أن يحملوا « وصل الجالية » ، وهذا وذلك دليل على أهمية هذه البراءة (وصل الجالية) في ضمان التحرك والسفر بالبضائع داخل وخارج أقطار عالم البحر المتوسط وقتذاك .

وهناك حادث يقف شاهداً على مدى أهمية هذه البراءة ، . وهو أنه عندما زار الشاعر اليهودي جوده هاليفي « Judah - HaLevi » ، القاهرة في طريقه إلى الأراضي المقدسة بفلسطين للحج ، اضطر أصدقاؤه في الاسكندرية إلى تدبير أمر شهادة الضرائب ( البراءة ) الخاصة به مع السلطات الإسلامية الفاطمية . وذلك ما تدركه جيداً من خطاب على جانب كبير من الأهمية

أرسل إليه من الاسكندرية ، حيث كانت أفعاره فجمع وتدون هناك  
حيفند (١٥) .

غير أنه من الإنصاف القول بأن الحرص من جانب السلطات الإسلامية  
في مصر والشام وقتذاك - ( أواخر عصر الدولة الفاطمية ) - القاكبد  
على التجار الأجانب بضرورة حل البراءة ، لم يكن ينظر إليه على أنه قيد على  
حرية الحركة والانتقال ، ولا يمكن لباحث منصف أن ينظر إليه  
كذلك .

وفي أوائل العصر الأيوبي - ( خلال حكم صلاح الدين يوسف  
ابن أيوب مؤسس الدولة الأيوبية في مصر ) - وبسبب الصراع الذي كانت  
رحاه تدور على أرض الشام بين المسلمين والصليبيين ( الفرنجة كما يسميهم  
المؤرخون المسلمون ، كان من الطبيعي بل من الواجب أن يصبح هناك نوع  
من الحذر في السماح للراعايا الأجانب بأن يجوسوا خلال الديار الإسلامية  
لأى سبب كان ، وذلك لظروف الحرب المشتعلة أوارها حينذاك بين بلاد  
الإسلام والجيوش الصليبية . يدلنا على ذلك ، ما أورده جواتيين  
Goitein ، (١٦) ، من أن رجلاً أرسل خطاباً من الاسكندرية إلى عدن يذكر  
فيه : د إن ناظر الميناء لم يسمح له بالسفر ، لأنه وجده ( أى الرجل المسافر )  
مشيراً للشكوك ، لمجرد أنه حضر على مركب أفرنجي . ومن ناحية أخرى  
نرى رحالة وجغرافيا أسبانيا معلماً معروفاً هو د ابن جبير ، ، أمكنه السفر  
أواخر سنة ١١٧٣م ، من عكا Acre ، إلى صقلية ، ومن صقلية إلى أسبانيا ،  
على ظهر سفن مسيحية . مما يوحى بأن الرجل الذي منع من السفر من ميناء  
الاسكندرية ، لم يمنع لمجرد أنه حضر على ظهر مركب أفرنجي كما يزعم .  
فربما يكون السبب أقوى من هذا وهو ما لم يذكره جواتيين في الفقرة التي  
نقلها من خطاب الرجل ، ويقول أنه لم يذكره .

وعلى أى الحالات ، ومهما يكن من أمر ، لحق لو كان الرجل قد منع لهذا السبب الذى أبداه هو ، أى بسبب حضوره على ظهر ( متن ) سفينة افرنجية ، فليس فى ذلك حرج بضير السلطات الإسلامية فى مصر وقتذاك ، وذلك بسبب حالة الحرب والمواجهة التى كان يعيشها العالم الإسلامى عامة ، ومصر والشام بصفة خاصة ، ضد الصليبيين ( الإفرنج ) منذ أواخر القرن الخامس الهجرى ( أواخر الحادى عشر الميلادى ) أضف إلى هذا أنه كان من الشائع والمقبول وقتذاك - أواخر القرن الثانى عشر الميلادى - أن يسافر اليهود الذين يعيشون فى بلاد إسلامية على ظهر سفن غير إسلامية ، سواء من بزنطة أو جنوة أو نورمانديا أو تيرانا . وكان من المعتاد أن يكتب رجل من أسبانيا إلى زوجته فى القاهرة خطاباً يقول فيه : « أنا أنوى الحضور على جيتانى ، - ( أى على مركب إيطالية من جايتا « Gaeta » ) - تماماً كما يكتب المرء فى الأيام الحالية فى برقية أو خطاب : « سوف أصافر هذا الصيف على ظهر سفينة ( أو متن طائرة ) هولندية ( ١٧ ) أو بريطانية أو مصرية ، مثلاً .

لكن الأمر الذى لا شك فيه حقاً أن القرصنة والحروب البحرية التى سادت حوض البحر المتوسط - من جانب جماعات من المسلمين والمسيحيين على السواء - كانت من العوامل التى حدثت من حرية الانتقال والحركة فى عالم البحر المتوسط . ولنضرب على ذلك بعض الأمثلة القليلة منها هذه الملاحظة العجيبة التى أرسلها تاجر من الاسكندرية إلى القاهرة ، إذ كتبها بعد ظهر يوم جمعة قائلاً : « انتهى الآن انتهيت من أخذ حمام ، ، وهو ما يعنى بالطبع أن شيئاً لم يحدث فى ذلك الوقت يكون من شأنه تكبير صفو الأمن . وهناك ملاحظة أبدتها رجل أسباني تقول : « لقد وصلت اتوى من المربة و Almeria ، بأسبانيا . أن صديقك رجل الأعمال فى فزان « Fez » ، وسراکش أرسل إلى قضيباً من الذهب - بالتأكيد هو من السودان - ليشتري لك بقمته



حريراً أسبانياً . وأنا أعتقد ، على كل حال ، أن هذه ليست فكرة طيبة  
أوجيدة ، وبالتالي فإنني أبعث لك بقضيب الذهب كما هو على حاله . ومن  
ناحية أخرى فإن صديقاً آخر لصديقك رجل الأعمال هذا دفع لي كمية  
كبيرة من العنبر (Ambergris) (١٨) ، وهو ما أبعثه لك . وأرجو أن  
تبعث لي بالتالي عدد (٥) (خمس) فارورات من المسك (Musks) في حدود  
نفس القيمة . وأرجو منك أن تبيع العنبر بمجرد وصول هذا الخطاب إليك  
ويشتري بقيمته المسك ، لكن أرسلها حالا ، (١٩) .

كذلك ورد في خطاب توصية كتبه شخص يدعى شلومو بن جودة  
(Slomon b Joda) رئيس الأكاديمية اليهودية في اورشليم «القدس»  
(Jerusalem) يقول : «حامل هذا الخطاب يهودى من خراسان ، وقد  
امتدحه أصدقائى في أشبيلية ، وهو الآن في طريقه إلى القاهرة ، رجاء  
العناية به . على أننا لا نستطيع معرفة كيف حضر هذا اليهودى من شمال  
شرقى إيران (خراسان) إلى أسبانيا . فلربما يكون قد جاء إلى اورشليم  
من الطريق الشمالى ماراً بصقلية وصور وعكا . واستطاع «شلومو بن جودة»  
الزعيم الروحى لليهودية الغربية ، عن طريق مؤسسات الحج اليهودية إلى  
اورشليم — أن يكون قريباً وينمى علاقاته للشخصية بعدد كبير من الناس  
من عالم البحر المتوسط . وعلى كل حال ، فإن الطريقة العملية التى قدم بها  
هذا المسافر الخراسانى تبين لنا إلى أى مدى أصبح عالم هذا البحر المتوسط  
صغيراً وتذاكلاً» .

وهناك ظاهرة أخرى تدلنا على الوحدة التى سادت عالم البحر المتوسط  
في العصور الوسطى ، هذه الظاهرة هى تكرار حالات الزواج بين أشخاص  
من بلاد مختلفة . والأدلة فى هذا الجانب كثيرة ومتوافرة فى مجموعات  
الجنيزا ، وهذه الظاهرة لم تقتصر على الأسر أو العائلات الكبيرة ذات

الشان في أسبانيا وتونس ومصر مثلاً . بل نجدها أيضاً في الأوساط الدنيا ، من الذين كانوا يقومون بخدمة سادتهم في البلاد المختلفة . ففي رسالة مرسله من مدينة صور « Tyre » - على الساحل اللبناني - تبعت فتاة إلى رجل في القاهرة بتوكيل ، لاختار لها زوجاً ولإتمام إجراءات الزواج باسمها كولي لها . ولم يقتصر ذلك على الدول الإسلامية فقط ، بل هناك خطاب آخر - ينوه عنه جواتين بأنه مكتوب بعبرية جميلة بهقنة سيدة مصرية يهودية تعيش في القاهرة ، حيث لا يزال يعيش أخوها - يوضح أن هذه السيدة اليهودية المصرية متزوجة من أوربي وأن ابنتها تحمل اسماً يونانياً هو « زوى » ZOE<sup>(٢١)</sup> .

على أن أهم مظاهر هذا العصر الوسيط الرئيسية ، التي كشفت عنها الوثائق المحفوظة ضمن مجموعة الجينزا ، كان هو عدم تأثر الوحدة الدينية والجماعات الدينية في استقلالها ، بالحدود السياسية وكانت الجماعات اليهودية تقوم بجمع الأموال والتبرعات بواسطة المنظمات اليهودية المنتشرة في أنحاء مصر والشام إبان العصر الفاطمي - للاتفاق منها على الأكاديمية اليهوديتين الكبيرتين في بغداد العباسية . كذلك كانت أموال التبرعات تجمع سنوياً في الغرب السني الإسلامي : في أسبانيا ، وشمال أفريقيا ، للاتفاق على الأكاديمية اليهودية بالقدس ، التي كانت تحت نطاق السيادة الفاطمية الشيعية الحاكمة على مصر والشام وتنداك .

أضف إلى هذا أن الهبات والهدايا كانت ترسل من الأقطار المسيحية إلى مدينتي بغداد والقدس . من ذلك ما كان يرد من اليهود في مدن مثل : لوكا (Lucca) بشمال إيطاليا ، وناربون ومونبليه بفرنسا ، ومينز (Mainz) بألمانيا . وكل هذه المجموعات اليهودية كانت ترفع أسئلتها المتعلقة بأمر العقيدة والمذهب ، وحتى النواحي المدنية ، إلى أصحاب الرأي من الفقهاء

عندهم، وكانوا يمدونهم بإجابات متعددة تصعب على الحصر . وهذه الإجابات  
الفقهية هي في الواقع أقرب ما تكون إلى « الفتاوى » ، أو « الرأى القانونى » ،  
عند المسلمين ، وكانوا يحترمونها ويأتمون بتنفيذها على أصحابها حتى في  
بلادهم الذاتية عن مركز الخلافة أو الحكومة المركزية (٢٢) .

كذلك كان القضاة اليهود لا يتم تعيينهم - سواء في مصر ، أو تونس  
أو المغرب عامة - إلا بعد موافقة رؤساء الأكاديمية اليهودية في كل من  
القدس Jerusalem و بغداد Baghdad . ومن المؤكد أنه كانت هناك  
علاقات مشابهة بين الدول المسيحية وبنى زيرى في تونس . وهذا وذاك  
أهمهم - بلا شك - في توطيد وتدعيم حرية الانتقال والحركة ، كما أنهم  
كذلك في توحيد عالم البحر المتوسط . وكان من الطبع أن ينتج عن هذا  
نوع من العلاقات والحضارة المزدهرة ذات السمة التجارية بصفة خاصة  
حول البحر المتوسط . وهذا النوع من العلاقات والحضارة ، الذى كان  
التجار يمثلون فيه العنصر الأساسى والهام ، تطلب مزيداً من حرية الحركة  
ومروية الانتقال أو الاتصال .

وعما لا شك فيه أن البلدان المحيطة بالبحر المتوسط - سواء إسلامية  
أو مسيحية - كانت لديها عناصر وتقاليد حضارية مشتركة . غير أن هناك  
حقيقة هامة لا جدال حولها ، هي أن وحدة عالم البحر المتوسط ، بدأت  
في النفث والتحلل ، بمجرد أن تعرضت الدول الإسلامية ، المطلة على هذا  
البحر بصفة خاصة ، للغزو الأجنبي : سواء القادم من أواسط آسيا وبلاد  
القوقاز فيما يعرف « بالغزو المغولى » - وهي مناطق ليس بينها وبين عالم  
البحر المتوسط رباط أو تقاليد مشتركة ، أو ذلك الغزو الاستعماري القادم  
من الغرب الأوربي المسيحي ممثلاً في الحملات الصليبية التي دهمت العالم  
الإسلامي في مصر والشام منذ أواخر القرن الحادى عشر حتى نهاية القرن  
الثالث عشر الميلاديين (٢٣) .

## الرحلات البحرية والبرية في عالم البحر المتوسط :

إن وحدة عالم البحر المتوسط في منتصف العصور الوسطى ، تمت من خلال وبفضل تلك الرحلات البحرية الممتدة والطويلة ، التي حملتها دأمواج المد والجزر في البحر ، . ويوجد في مجموعة الجينزا الكثير من المعلومات في هذا الصدد . فهي تهوى وصفاً لنحو ستة عشر نوعاً من السفن التجارية والحربية ، وتفصيل عن أكثر من مائة مركب ، وعشرة قوارب صغيرة قامت بمثل ماقامت به ست وثلاثون سفينة في نقل البضائع التي كانت تصل أنواعها إلى نحو مائة وخمسين نوعاً ، حملتها السفن والمراكب والقوارب المختلفة . وأمدتها بمعلومات وغيرة كذلك من ملكية السفن ، وكيفية إدارتها وقيادتها ، وفصول وأوقات إبحارها وعودها ، وكيفية إعداد المسافرين ، والطرق التي سلكتها ، وما تبودل من رسائل ، وكل ما يتعلق بحركة المراكب ورسوها ، وعطبها أو تعطلها ، وعمليات القرصنة للبحرية ، وما استتبعه هذه الاحمال من عمليات فداء للأمرى بالمسال ، وموضوعات أخرى كثيرة من هذا القبيل ناقشتها مجموعة الجينزا المذكورة (٢٤) .

وعلى أى الأحوال ، فن الراجع أن يكون ماحدث من ازدهار شهادته الأقطار الإسلامية في الشمال الأفريقى — وهى مطالحة على البحر المتوسط — إنما يرجع الفضل فيه بالدرجة الأولى ، إلى الأوضاع العالمية السائدة في حوض البحر المتوسط آنذاك . ففي معظم دول أوروبا الغربية وبخاصة أسبانيا وغالة (أو غاليا وهى فرنسا حالياً) وإيطاليا . كان البؤس والظلام والفقاء المائد في العصور الوسطى في هذه الأقطار الأوروبية ، يفسح المجال بانتظام لانتعاش فكري واقتصادي لمدين البحر المتوسط الإسلامية مثل تونس في أفريقيا والإسكندرية ودمياط وتيفس في مصر ، وصوبر وصيدا وحكايا وبيروت وطرابلس في سواحل الشام ، وسبتة والمرية في الأندلس الإسلامية . وكانت منتجات الشرق هامة وأساسية لهذا الانتعاش (٢٥) .

ومن ناحية أخرى ، فإن السفن الكبيرة التي كانت تنقل بانتظام نحو ٥٠٠ من المسافرين مع بضائعهم من أسبانيا إلى الشرق — وهو ما توضحه وثائق الجينزا الخاصة بالقرن الحادي عشر — لم يكن استعمالها شائعا وقتذاك . ولذلك صار على مدينة وميناء تونس ، وموانئ جزيرة صقلية ، ومدن إيطاليا الساحلية ، أن تقوم بعمل مراکز للتوزيع في حوض البحر المتوسط . وإذا كان هناك ثمة ازدهار أحرزته دولة إسلامية كالفاطمية في المغرب ويرجع جانب من الفضل فيه إلى كفاءة إداريتها وحكامها ، فإن الجانب الآخر والهام من هذا الفضل الكبير في ذلك النمو والإزدهار يرجع إلى التجار الذين كانوا يمثلون العمود الفقري لإقتصاد هذه البلاد (٢٦) .

ولنعرض الآن لمناقشة حركة التجارة ومشكلاتها في العصور الوسطى برأ وبحراً ونهراً في عالم البحر المتوسط فقط . وهو ما نتيجته لنا تقارير الجينزا .

أولاً : إن كل ما كان يمكن عمله آنذاك ، هو أن يسافر الناس عن طريق البحر وليس البر . ولنضرب مثلاً على ذلك : ففي عام ١١٤٠م تقريباً سافر شخص يهودي إيطالي ، من رجال الأعمال ، من طرابلس الغرب وليبيا ، إلى قابس ( Gabes ) ، بالقرب من تونس . وقد نصحه صديق له بأن يسافر على ظهر سفينة كبيرة كانت مبحرة — وقت سفره — إلى أشبيلية في أسبانيا وكانت تقطع الرحلة — إذا ساعدتها الرياح — في ثمانية أيام ، دون أن ترسو على بر طوال هذه المدة . وحينذاك كان عليه أن ينتقل في قارب كبير إلى مدينة المهدية (٢٧) ، ميناء تونس الرئيسي ، محاولاً الوصول إلى جهته المقصودة من المهدية ، وهذا بالطبع طريق غير عادي . غير أن الأحوال السياسية وقتذاك لم تكن مطمئنة ولهذا فإن ذلك الرجل سافر في النهاية عن طريق البر . وعلى العموم أن نسبة الوثائق أو المراجع المتوافرة

عن السفريات البرية بالنسبة إلى تلك التي عن الرحلات للبحرية ، لا تعدو أن تكون بنسبة ١ : ٢٨ . وهذه النسبة جديرة بالصحة لسببين :

( أ ) التفاوت الكبير بين عدد أوراق الجينزا التي وصلت عن النصف الثاني من القرن الحادي عشر الميلادي ، وهي قد خلطت بين الرحلة البحرية التجارية وبين الهجوم على شمال أفريقيا بواسطة قبائل بني هلال وبني سليم . وفي الحقيقة فإن إشارات الجينزا إلى رحلة القافلة تكرر في النصف الأول من هذا القرن ، أكثر من أي فترة لاحقة . وحتى هذا الوقت ، فن المنعقد أن نسبة الرحلات البرية إلى البحرية كانت بنسبة واحد إلى عشرين ( ٢٠ : ١ )

( ب ) أن أغلب خطابات الجينزا كتبها يهود واليهود ، لا يسافرون أيام السبت والأجازات . وإنما كان سفر اليهود دائما في قافلة ، تزيد مدتها عن ستة أيام ، وهو إما أن يختلف عنها ، أو يتعجل ليلحق بمقدمتها ليتمكن من الاحتفال بيوم راحته ( يوم السبت ) . وكلا الحالين ورد ذكره في التقارير التي أحوتها مجموعة الجينزا . وهذه القافلة التجارية كانت تتطلب ، بالطبع ، حراسة أو خفارة خاصة ، وهذا أمر مكلف وخطير في الحالين معا . فإذا كان المسافر - اليهودي - غنيا ، أو بصفة خاصة صاحب نفوذ أو سطوة ، فإنه يستطيع أن يقنع القافلة كلها بالتوقف يوم الراحة الأسبوعية لليهود ( أي يوم السبت ) ، وهذا أيضاً أثبتته الجينزا . وما يهدد ذكره أن هذه الحالات استمرت سائدة دون تغيير حتى القرن التاسع عشر الميلادي .

فقد ذكر المستشرق الذائع الصيت أ. س. يهودا<sup>(٢٩)</sup> A S. Yahuda - في مجموعة مقالاته - أن جده ( لوالده ) حين هاجر من بغداد إلى القدس ( أورشليم ) سنة ١٨٥٢ م ، اشترط على القافلة التي سيصافر معها أن تجعل يوم السبت يوم راحة لها ، وهو في سبيل ذلك تكبد مبالغ كبيرة . وبسبب هذه الظروف فإن التفويضات ، التي أودعها اليهود لأصدقائهم من رجال

الأعمال المسلمين ، أو الحجاج القاصدين إلى مكة ، وردت في خطابات ، جاء في بعضها : « إذا كانت هناك قافلة ، وكان بها مسلمون موثوق فيهم ، أرجو أن ترسلوا البضائع معهم . . . » . وعلى أى حال ، فإن تلك الإشارات لم تكن عامة أو شائعة . وكقاعدة عامة ، فإن الناس سافروا بالبحر ، حتى في المسافات القصيرة مثل تلك التي بين عكا والرملة - طريق يافا - وفلسطين أو بين صور وطرابلس الشام (٢٠) .

وعلى الرغم من أن الأحوال اختلفت كثيرا ، أحيانا ، حتى خلال أيام العام الواحد ، فإنه يبدو - على الرغم من أن ذلك ليس مؤكدا بعد - أن متاعب السفر ، والنفقات ، وانعدام الأمن والطمأنينة ، كانت أكثر في السفر عبر البر عنه عبر البحر ، وهذا ، مع أن هناك أسبابا أخرى لذلك التفاوت بين وسيلتي السفر والعبور وقتذاك (٢١) .

ثانيا : أن سفر القافلة أو إبحارها كان يتم بطريقة غاية في النظام والتنسيق . ففي الشتاء ، وحين تكون حالة البحر لا تسمح بالملاحة البحرية ، كانت هناك ثلاث قوافل تعبر من سجدامة - ميناء مراکش الصحراوي الكبير وتسير عبر القيروان ، وطرابلس ، وبرقة إلى مصر . وفي الصيف ، كذلك ، فإن القافلة التجارية لا تستخدم الطريق البحري في رحلتها . لأن السفن عادة ما تبحر في قوافل ابتداء من فصل الربيع ، وتظل في رحلتها إلى أن تعود عند حلول عيد الصليب Festiavl Cross الذي يحل في ٢٦/٢٧ سبتمبر . والقوافل البحرية الأخرى تطلع في الشهر القبطي « بؤونة » ، الذي يبدأ في ٧ يوليو من كل عام . أما الفترة ما بين نهاية مايو وبداية يونيو ، فإن القوافل التجارية البحرية التي بالخارج ، تكون في حاجة إلى فترة تنراوح بين شهرين وثلاث شهور لتقطع المسافة ما بين مصر وتونس ، في مهمة تجارية ، إلى المحطات الوسيطة خلال الطريق . ففي أحد الخطابات ، توجد إشارة إلى مدينة القيروان ، تبين بوضوح وصول القافلة لها بعد مضي عشرين يوما .

وهذه المدة أو المسافة الطويلة ، التي كانت تستغرقها القوافل كانت تعرف باسم الموسم « Mausim » ، وهي نفس الكلمة المستخدمة في رحلات المحيط الهندي التجارية، وتعرف بها رياح مسماه بالموسمية. وهذه الفصول أو المواسم وعلاقتها بالرحلات البحرية في حاجة إلى توضيح ودراية أكبر .

ثالثا : كان عامل السرعة هاما جدا في إعداد وتجهيز الرحلة البحرية التجارية أو الرحلة البرية التجارية أيضا ، وعلى الرغم من هذا فإن أيا من المؤرخين أو الجغرافيين المسلمين لم يتعرض بالدراسة لهذا العامل الهام أو يوضح سبب اللجوء إليه . وعلى كل حال ، فلقد صافرت الناس والبضائع عبر البحر ، بينما كان البريد يتم إرساله عبر البحر . والحق ، أن المصادر الأوروبية تكلمت كثيرا عن نظام البريد في عالم البحر المتوسط ، بصفة عامة ، والدول الإسلامية بصفة خاصة . وقد ظلت الخدمة البريدية Postal-Service مستمرة وتمت لإشراف والمصلحة الحكومية الإسلامية ، مثلما كان عليه الحال في الصين والامبراطورية البيزنطية إبان العصور الوسطى .

وعلى أى حال ، فإن هذا الجانب الهام - البريد - خصص أساسا لخدمة الحكومة وأعمالها الرسمية المتعلقة بالإشراف على الإدارة والولايات . وفي مجموعة الجينزا - وكما عرفنا كثيرا عن عمليات تجارية جرت ، فإن ثمة خدمات بريدية خاصة ، كانت لا تقل أهمية بالنسبة للشعب عن البريد الحكومي المصلحي . وقد قام بهذا العمل البريدي عمال أو سماعة سمي الواحد منهم باسم « الفيج » ،<sup>(٢٢)</sup> (أو العداء ) ، في كل شمال أفريقيا ، بينما عرف باسم « الكنجي » ، - أى حامل الكتب أو المكاتيب أو الخطابات - في غرب آسيا . وهذه الخدمة البريدية عموما ، كانت تدخل في نطاق مسؤولية وإهتمام الحكومة الأساسية . وقد ظل هذا النظام الأخير محتفظا بعدد من المحطات للراحة ، وتغيير الحيوانات فيها واستبدالها بغيرها مستريحة قوية



غير منهكة أو ضعيفة ، ثم يكمل المشوار بها شخص آخر يتولى أمر المراسلات والطرود الوافدة إليه من نقطة البدء حتى نهاية الرحلة أو المطاف .

أما عن الخدمات البريدية الخاصة بالأهلين ( الخدمات البريدية الأهلية غير حكومية ) ، فكان يقوم بها « سعاة خصوصيون » ، لهذا النوع من الخدمة . وكان الساعي منهم ينقل البريد من القيروان « Kairouan » ، على طول الطريق إلى القاهرة ، ومنها إلى المربة <sup>(٢٣)</sup> بإسبانيا الإسلامية ، وكان ساحل شمال أفريقيا المطل على البحر المتوسط مساراً للبريد أيضاً إلى الاسكندرية بمصر . وهذه الخدمة البريدية الخاصة لم تكن مكلفة أو باهظة النفقات نسبياً . إذ كان الخطاب المرسل من المربة ، « Almeria » ، إلى الاسكندرية ، يتكلف درهما ونصف درهم فضي ، في الوقت الذي كان فيه الخطاب العاجل المرسل من بيت المقدس ( أورشليم ) إلى الرملة يتكلف نصف درهم . وربما كانت الخطابات المرسلة من مدينة إلى مدينة أخرى بالبر ، تغير إلى بضائع أو أصدقاء من رجال الأعمال توجهوا في نفس وقت إرسال الخطاب بطريق البحر في قارب أو مركب <sup>(٢٤)</sup> .

رابعا : لم يكن هناك ثمة فرق واضح في العصور الوسطى بالنسبة للمراكب الصغيرة نسبياً في إبحارها أو سيرها ، سواء في البحر أو النهر . ولذلك فلا غرابة أن نجد مجموعة الجينزا تورد اشارات لقوارب أتت من البحر ، وأكملت طريقها في المياه الداخلية ( النهرية ) ، والعكس بالعكس . فن ذلك ما نقرأه عن مراكب لقاضي مسلم غنى من مدينة صور ببلاد الشام ( في لبنان حالياً ) ، ذهبت من دمياط — بالفرع الشرقي للنيل — إلى القاهرة المعزية ، ومن هناك اتجهت نحو الفرع الغربي للنيل فالاسكندرية ، ثم كولس .

وعلى أى حال ، فقد كان من المعتاد وقتذاك أن يترك المسافرين

والودائع ، المراكب الصغيرة في موانئ البحر المتوسط ، ويكملوا طريقهم عبر الأراضي الداخلية بوسائل أخرى ، وبصفة رئيسية عن طريق النيل . ولعل السبب في ذلك يرجع إلى استمرار التغييرات التي حدثت من جراء النار الهائلة ، التي اندلعت من قاع النيل وقتئذ ، مما جعل الملاحة فيه ، نتيجة لهذه النار ، محفوفة بالخطر .

وبالتالي فإن نوعا خاصا من المهارة ، كان لابد من توافره لبحارة وربابنة المراكب النيلية ، وهو ما لم يكن متوافرا لدى بهارة وربابنة المراكب السائرة في البحر المتوسط . وهناك هديد من النماذج للسفن التي استخدمت في النيل مثل العشارى Ushari - وهو قارب نيلي - والجـرم Jarm - وهو قارب أو صندوق للشحن Barge - ، والسميرية Sumayria <sup>(٢٥)</sup> - وهو نوع من المراكب العراقية - ، وقارب طويل مربع يسمى الخيطى Kbiti - من الخيطية Khitiya - وقد نوهت عنها مصادر عدة ، تكلمت عن تاريخ العراق في صدر الاسلام ، ولم تذكر شيئا عنها في مصر في الفترة التي نناقشها في بحثنا ( أى القرنين الحادى عشر والثانى عشر الميلاديين ) (٢٦) .

خامسا : فيما يتعلق بالملاحة في أعالي البحار ، كانت السفن تبحر - في العادة - في قوافل بحرية مسلحة « Armament Caravans » ، لتتحول وقت الخطر إلى سفن حربية تزود عن نفسها عادية الأعادى وتؤدبهم . ولذلك ، فقد كان من المعقول أن يتوقف إبحار أغلب - إن لم يكن كل - النجار أو عدم إبحارهم ، على وجود أو عدم وجود محاربين يصحبونهم في رحلاتهم التجارية ليتولوا مهمة الدفاع والحماية عنهم ولهم . وكان من المعتاد أن تصاحب السفينة الكبيرة سفن صغيرة خاصة بأحد الأقارب أو الأصدقاء للمسافرين في القافلة .

وبدعى أنه حين كانت القافلة تبحر في أحوال جوية سيئة ، فإن المركب الصغيرة أو القارب كانت فرصته في البقاء والنجاة أو السلامة أكثر مما كان للمركب الكبير ، ولا سيما حين كانت السفينة الكبيرة تفقد أشرعتها ودفتها ، وهو ما كان يحدث فعلا ولا أكثر من مرة . فلقد ورد في أحد الخطابات المكتوبة بواسطة يهودى باللغة العبرية ، أن مركب الحدة<sup>(٢٧)</sup> تمكن من النقاط من بقوا أحياء من السفينة الرئيسية ( الأم ) . غير أننا لم نجد في أوراق الجينزا أى إشارة إلى ما يمكن أن نسميه بقوارب النجاة ، التى ربما تكون قد حملت على ظهر السفينة الكبيرة ، وهو على ما نعتقد ما لم يكن معروفا أو مستخدما حينذاك .

سادسا : أما عن الأنواع الخاصة للمراكب الوارد ذكرها في مجموعة الجينزا . فبدخل أغلبها تحت النوع المعروف باسم القنبر « Qunbar » . وهذه الكلمة ( القنبر ) لم نعث عليها بعد في القاموس العربى ، ولم تذكرها كتب الأدب أو التاريخ الإسلامى . وعلى أى الأحوال ، فإن الامبراطور البيزنطى ليو الحكيم ( ٨١٦ - ٩١٢ م ) ، ذكر — في كتابه الذى وضعه عن فن الحرب — أن كلمة القنبر تقابلها فى اليونانية « Konbarian » ، وهى مأخوذة عن المسلمين ، وإن ابنة الامبراطور دقسطانطين السابع ، وصفها بأنها سفينة كبيرة . كذلك فإن البنادقة استخدموا هذا النوع من المراكب فى القرن العاشر الميلادى ، وعرفوه باسم جومباريا « Gombaria » . وعلى كل حال ، فقد كان البيزنطيون والبنادقة يشيرون بكلمة « القنبر » ويقصدون بها رجل الحرب ، وهى ما عرفتها مجموعة الجينزا — على وجه التأكيد فى القرن الأخير — بأنها سفينة تستخدم فى نقل الأحمال الثقيلة والمسافرين<sup>(٢٨)</sup> .

سابعا : وفضلا عن أن السفن التى تبحر ، والقرافر<sup>(٢٩)</sup> ، والاخرية<sup>(٣٠)</sup> ، كانت تدفع أو تسير ، بصفحة أساسية ، بواسطة مجاذيف ، وكانت تستخدم

في السفر والارتحال ، فإن د القرقر ، كانت له مزايا مكنته وملاحية تفوق ما كان للسفن الأخرى . إذ كان خفيف الحركة ، قادراً على المناورة بسهولة ، والحرب من هجمات القراصنة المزعجة ، كما كان بالطبع — لهجر حجمة — أقل تعرضاً لتغيرات الريح والأنواء المفاجئة . على أن الإشارات التي تدل على استخدام القراقر كسفن تجارية ، لازالت باهتة أو نادرة نسبياً فيما وصلنا من كتابات . ويبدو أن استمرار ( ملازمة ) السفر في عرض البحر ، أو حتى بجانب السواحل ( المساحلة ) ، كان يعتمد أساساً على الرياح<sup>(١)</sup> . بدلنا على ذلك ماورد في خطاب مرسل من الإسكندرية ، يشكو فيه مرسله من عدم وصول أى سفينة خلال مدة تزيد على ٣٣ يوماً ، فيما عدا قارب أسباني كبير . لأن الرياح لم تهب لا من الشرق ولا من الغرب أضف إلى ذلك ، أن السفينة تركتهم منذ ٣٣ يوماً ، وحتى د عيد الصليب ، ( Festival Gross ) دون أن تعود .

كذلك لم يكن أمد الرحلة في العودة محدداً بوقت معين ، حتى يمكنهم إنجاز الأعمال التجارية وغيرها خلاله . على أن الأمر الغريب حقاً ، هو أن المصالح الاقتصادية التي كانت للمدن الإيطالية في بلاد المسلمين ، لم يترتب عليها حقاً بناء سفن من نوع القراقر لتستخدم في السفريات ( الرحلات ) التجارية بين شواطئ البحر المتوسط<sup>(٢)</sup> .

ثامناً : هناك نوع آخر من السفن التي استخدمت في البحر المتوسط ، يعرف باسم د الخنزيرا ، — وليس المقصود ذلك الاسم الذي يطلق على نوع من الحيوانات أو نوع من السمك يعرفه السوريون — والخنزيرا اسم غريب حقاً يطلق على نوع من السفن ، لكن وجه الغرابة سرعان ما يزول إذا سمعنا عن د الغراب ، كاسم من أسماء نوع معين أيضاً من السفن .

وعلى كل حال ، فيبدو أن هذا للنوع من السفن — الخنزيرا — قريب

الشبه بالمركب المعروف بإسم « دوامة » ( Duwama ) ، وقد استخدمت المراكب من نوع الجزيرة في الطريق بين صقلية ، وتونس ، بطرابلس الغرب ومصر ، كما أن هناك رواية تقول أن مراكب الجزيرة التونسية استخدمت في رحلة نيلية. فضلا عن أن كلمة أوافظة « جنزيرا » ( Janzira ) ورد ذكرها في معاهدة عقدت في ١٩ أكتوبر ١١٨١م بين مدينتي بيزا « Piza » ، ولوكا « Iucca » ، الايطاليتين .

كذلك أطلقت كلمة شخطورة « Shakhturra » ، على نوع من القوارب الساحلية ( التي تسير بقرب الساحل وليس في عرض البحر ) ، وتردد إسمها كثيرا في بحروعة الجيزا . ففي سنة ١١٣٠م لسمع أن قارباً ما قام برحلة من الاسكندرية ( في مصر ) إلى المرية ( في أسبانيا ) وأنه قطع هذه الرحلة في مدة ٦٥ يوما ، وأنه كان أسرع من قاربين أسبانيين أبحرا معه من الاسكندرية وقد ورد ذكر الشخطورات ( Shakhkurs ) بصفة خاصة في الرحلات التي كانت تتم بين تونس وطرابلس والغرب ومصر .

أما كلمة « الحجيم » ( Hajm ) ، فهي تسمية عادية لطاسة ( قارورة أو قصعة ) قرب كبيرة ، وقد أطلقت على نوع من السفن التي استخدمت في السفن بين صقلية ومصر ، وهي سفينة دائرية الشكل ، تشبه القارورة أو قصعة الشرب .

أما النوع الآخر الذي استخدم على نفس الطريق ( مصر - صقلية ) فيسمى القربة « Qarraba » ، — بمعنى صندوق أو صدر — ، وهذه ربما يقابلها عند الروم السفينة المعروفة بإسم « Dromon » ، وهي سفينة ذات حواف حادة ، وكانت تسير في هذا الطريق بكفاءة عالية (٤٣) .

ولقد أشار اليهود خلال خطاباتهم المكتوبة بالعبرية ، إلى الأشعره والمجاديف وهذا يعني أن سفنهم كانت تعتمد أساسا على حالة الرياح . ولكن

لم يرد لسفنتهم وصف محدد ، مثل تلك المراكب التي ورد ذكرها في مجموعة الجينزا ، أو تلك المعروفة باسم « الطرائد » - جمع طريدة<sup>(٤٤)</sup> « Tarida » - وهي نوع متوسط الحجم بين السفن الكبيرة والقوارىء الصغيرة .

ثامنا : أن مجموعة الجينزا تتكلم في مناسبات عدة عن السفن والحرب البحرية . وهنا - أيضا - أود أن أبدى ملاحظة أو توضيحا ، ذلك أن هناك نوع من التوافق في المصادر الأدبية حول التسمية ، والتسكيك الحرب للسفينة المسماة أسطول « Ustul » ، وتغنيها مع القوارىء المسماة القطائع « Qatai » ، ويقابلها حرفيا « قطع » . وقد وردت كلمة « أسطول » عند الروم واليونانيين بهذه الهيئة « Fleet ( Stolos ) » ، ولسكنها أطلقت عند العرب وتذاك على السفن الحربية الثقيلة ، من طراز « القطائع » .

وعلى أى حال ، فنحن لم نقرأ عن رحيل المسافرين والبحارة الجسوري المصادر العربية ، على عكس الجينزا ، التي ذكرت ذلك أكثر من مرة (٤٥) .

وقد استخدمت كلمة قطائع « Qatai » ، أو « Aqta » ، كذلك للتعبير عن المراكب المستخدمة في السفريات الشاقة الكؤودة ، التي كانت تقوم بها المراكب من القاهرة في اتجاه مضاد للتيار ( تيار مياه نهر النيل ) حتى توصل « Qus » ، في أعالي مصر ، ومن هناك تعود المراكب بعد أن تمسك يومين فقط . كذلك الأمر ، فإن كلمة « غراب » ، التي صادفناها كترسمية للقوارىء ، استخدمت لتسمية السفن التجارية ، كما اعتد استخدامها ليشمل نوعا من السفن الحربية . وقد ذكره « الهيثم »<sup>(٤٦)</sup> - كما يروى ابن عماتى<sup>(٤٧)</sup> - وكما وردت في الجينزا على أنها سفينة حربية ، ثم اتسع مدلول اللفظ حتى صار يطلق على القراصنة فصاروا يعرفون باسم « أصحاب القوارىء »<sup>(٤٨)</sup> .

والواقع أن وحدة عالم البحر المتوسط في العصور الوسطى ، ما كان يمكنها أن تحدث لولا الساع وتزايد حركة النقل البحري التجاري في هذا

البحر المتسع . إذ وردت بالجينزا اشارات تدلنا على أن النظام السائد في ملكية السفن في العالم الاسلامى إبان العصور الوسطى في البحر المتوسط ، كان يقبى النظام السائد في مدينة جنوة « Genoa » ، الإيطالية ، أواخر القرن الثالث عشر الميلادى ، عندما أدى تراكم الثروات في أيدي الأسرات الغنية ، وتزايد نفوذ هذه الأسرات ، إلى تحول نظام الملكية المشتركة للسفن . وبحاج هذا التناقض بين وسائل التجارة البحرية ، وبين ملكية السفن في العصور الوسطى إلى تعليق .

وهناك مشكلة أخرى بخصوص ملكية السفن ، وهى غياب الإشارة إلى ملك مسيحيين محايين للسفن في العالم الاسلامى . فليس هناك بالطبع ، ذكر للسفن المسيحية الأوروبية كسفن مرسيليا ، وجنوا ، وبيزا ، وجايتا ، وجمهورية صقلية الزمنية ( منذ أواخر القرن الخامس الهجرى ) وهو مالا يظهر في الجينزا إلا في القرن الثانى عشر الميلادى . ومن بين المسيحيين الذين يحملون أسماء عربية ، لا يرد سوى ذكر لاسميين اثنين باعتبارهما من ملك السفن ، واسم أو اثنين لملك آخرين قد يكونون من أصل مسيحي .

وصفوة القول ، أن حوالى أربعمائة سنة من الحرب البحرية بين دول الاسلام وبيزنطة ، فيما يبدو ، أثرت تأثيرا سيئا على الملاحة للدول المسيحية المحلية ، في عالم البحر المتوسط إبان العصور الوسطى .

\* \* \*

## مصادر البحث

### (أ) مراجع عربية :

- ١ - ابن عساق : قوانين الدواوين .
- ٢ - الفلأفشندي : صبح الألفى فى صنادفة الإنشاء ١٤ جزءا × ١٤ مجلدا .
- ٣ - حسين مؤنس : المسلمون فى عالم البحر المتوسط ( مقال بالمجلة التاريخية سنة ١٩٥١م ) .
- ٤ - حسين مؤنس ( مترجم ) : الامبراطورية البيزنطية ( تأليف نورمان بينز ) .
- ٥ - أرشيبالد ، لويس : القوى البحرية والتجارة فى حوض البحر المتوسط ٥٠٠ - ١٥٠٠م .
- ٦ - سعاد ماهر : البحرية فى مصر الاسلامية .
- ٧ - صابر دياب : سياسة الدول الاسلامية فى حوض البحر المتوسط .

### (ب) المصادر الأجنبية :

1. Lionel, Casson : The Ancient Mariners (N.Y), 1959.
2. Aly, Fahmy : Muslim Sea—Power in the Eastern Mediter-ranean . .
3. Aly, Fahmy : Muslim Naval Organisation Eastern Mediter-ranean . .
4. Goitein, S.D. : Studies on Islamic History and Instit.
5. Goitein, S.D. : Medit. Society.
6. Kruger, H., C., : Genoese Trade with the Northern West of Africa in 12th. Century[(Speculum, Vol. 8, 1933, pp. 377—388)
7. Kruger, H., C., : The Wares of Exchange (Speculum, Vol. 12, 1937, pp. 57—71).
8. Nadvi : Arab Navigation (Islamic Culture Review),



## الهوامش

Kruger : The Wares of Exchange. SPECULUM, 12, (١)  
1973, p. 57.

(٢) أرشيبالد : القوي البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط .

Kruger : Op. Cit., p. 57-59, (٣)

Goitein, S.D. : Studies of Islamic ..... p. 286. (٤)

(٥) كلود كاهن : تاريخ العرب والغروب الاسلامي من ١٨٩ - ١٩٤ .

Cahen Claud : "Mouvements Populaires et Autenemisme (٦)

Urbain dans L, Asie Musul ; ame meyen age". Arabica & Revued'  
Etudes Arabes. Temes V; VI (1958-1959), T, VI, p. 260 Quetes  
Gemiza Documents,

مأخوذة من وثائق الجينزا التي توضح أن ذلك كان حول ١٠٥٠ م ، وأن مدينة «الحدث»  
كانت راسخة الهنيان بالنسبة لمدينة صغيرة مثل «القدس» .

Goitien : Ibid, p, 296-297, (٧)

Goitien : Ibid, p, 297, (٨)

Goitien : Ibid, p. 297-298, (٩)

Goitein : The Documents of the Cairo Geniza as a (١٠)  
Source for Islamic Social History (Stndia Islamica, Paris, Vol, 3,  
1955, PP, 75-91 & JGAS, 80, 1960, pp. 91-100,

وراجع أيضاً :

عطية القوصي : وثائق الجينزا وأهميتها في دراسة تاريخ مصر الاسلامية ( مقال  
منشور بمجلة جامعة القاهرة فرع الخرطوم الممدد ، ١٩٧٤ م ١٨٥ - ١٩٣ .

Goitien : Studies on Islamic History & Instit., p. 297. (١١)

(١٢) راجع : صابر دياب : سياسة الدولة الاسلامية ( الباب الأول الفصل  
الثاني ) .

(١٣) سميت أفريقيا بهذا الاسم « تونس » في النصف الثاني من القرن الثاني عشر  
الميلادي . ومن قبل كانت مدينة تونس وما حولها تسمى باسم « أفريقيا » . وهذه كلمة  
معربة عن أفريقيا ( أفريقيا Africa ) ، ذلك الاسم الذي كان الرومان القدامى يطلقونه  
على ذات المنطقة .

وكان لتونس أهمية كبيرة في حركة النقل التجاري والحربي في وقت كانت فيه وسائل النقل بطيئة . فهي تقع في منتصف الطريق بين مصر ومراكش ، ولهذا كانت مركزاً لحركة القوافل بين شمال غربي أفريقيا ، والبلاد الواقعة جنوب الصحراء ، وبين مصر وجيرانها الشرقيين والجنوبيين .

كذلك كان قرب تونس لجزيرة صقلية — وهي الجزء الموصل لأوروبا — مما ساهم في جعل تونس مركزاً للتجارة بين الشرق والغرب ، خاصة وأنه لم تكن توجد بعد السفن التي يمكنها تحطيم المسافة الطويلة بين أسبانيا وفرنسا ، وإلى مصر وسوريا مباشرة .

وبعد فتح الفاطميين مصر والشام ( منتصف القرن الرابع الهجري ، تفوق أيضاً وضع تونس ، التي كانت قد غدت — قبيل تحرك الفاطميين إلى مصر — قاعدة ومركزاً لدولة إسلامية تقع على البحر المتوسط . راجع : ابن أبي دينار : المؤنس في تاريخ أفريقيا وتونس ، يافوت : معجم البلدان ( مادة تونس ) وصابر دياب : سياسة الدول الإسلامية في حوض البحر المتوسط من ٩٥٠ — ٩٩٠ . راجع :

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 303

Kruger : Genoese Trade with the Northern Africa (١٤)  
and The Wares of Exchange.

Goitein : Studies on Islamic History and Instit., (١٥)  
297—298.

Goitein : Studies on Islamic History and Instit., (١٦)  
298 — 299.

Goitein : Studies on Islamic History, p. 298—299, (١٧)

(١٨) العنبر : هو تلك المادة الرخوة أو اللينة التي تفرزها الحيتان ، وكانت ولا تزال تستخدم في مصانع العطور . والنوع المصود هنا من الحيتان هو النوع الضارب لونه إلى الصفرة ، وهو موجود في المحيط الأطلسي . راجع :

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 339.

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 299. (١٩)

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 300, (٢٠)

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 300. (٢١)

Op., Cit., p. 300. (٢٢)

Goitein : Ibid, p. 308—310 & Kruger : Genoese Trade & Wares of Exch. (٢٣)

وأرشيبالد : القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط .  
(٥٠٠ — ١٥٠٠ م)

(٢٧) المهدية : مدينة ببلاد المغرب بناها « عبيد الله المهدي » أول خليفة فاطمي بالمغرب (٢٩٦—٣٢٢هـ) . وأراد من بنائها أن تكون حاضرة لدوائه الشيعة المذهب التي قامت هناك . وهي تبعد نحو ستين ميلا ( ٢٠ فرسخاً ) جنوب القيروان .

وكان من أهداف بنائها — إلى جانب كونها عاصمة للدولة الفاطمية — أن تكون قاعدة عسكرية بحرية هجومية ودفاعية في آن واحد ، لتنطلق منها أساطيل دولة الفواطم ومن السواحل الأفريقية غازية في البحر بلاد الكفر وأعداء الفاطميين معاً .

ونحن إذا نظرنا إلى شكل « المهدية » لوجدناها عبارة عن جزيرة متصلة بالبركة كنف متصل بزند ، ولا يسهل على العدو أن يبقثها بهجوم ، وقد نحت مرسى ميناها في الصخور ، وكان يتسع لنحو ثلاثين مركباً ترسو أو تفلح في آن واحد . وكان بها دار لصناعة السفن تتسع لنحو مائة سفينة .

وقد بديء في بناء المهدية ومرافقها سنة ٢٩٧هـ وانتهى من بنائها سنة ٣٠٥هـ (٩١٧م) ، وانتقل إليها حكام الفاطميون سنة ٣٠٨هـ من عاصمتهم الأولى « رقادة » . ولم يكتف المهدي الفاطمي بالمهدية ، ولأننا رأينا إقامة رضى ( ضاحية ) لها فبنى زويلة — نسبة لإحدى قبائل البربر — فسميت للمهدية وزويلة باسم « المهديتين » نسبة لباניהما عبيد الله المهدي .

واستمرت المهدية عاصمة للفاطميين بالمغرب ، إلى أن أقيمت عاصمة جديدة لهم تليها في الأهمية هي « المنصورية » ، التي أنشئت سنة ٣٣٦هـ في خلافة المنصور الفاطمي ( ٣٤٤ — ٣٤١هـ ) .

غير أن المهدية ظلت محتفظة بمكانتها كميناء حربي وتجاري وكعاصمة دينية للفاطميين ، ثم كمرسى تجاري وقاعدة عسكرية بعد ذلك زمناً طويلاً .

راجع : الأصبغري : مسالك الممالك ص ٣٦—٣٨ والبكري : وصف أفريقيا ص ٣٠ وابن الأثير ، الكامل ج ٨ ص ٣٣ والبكري : المغرب في ذكر بلاد أفريقيا والمغرب ص ٨٤—٨٥ والمقرئزي : خطط ٣/٣٠٧ و ٣١٣—٣١٥ (ط. بولاق) ، والأطاسكي : تاريخ سعيديين بطريق ص ٧٦٢ (٦٤) منشور في مجلة :

(٢٩) توفي أ.س. يهودا في عام ١٩٥١ في مدينة نيويورك بولاية كونيتيكت بالولايات المتحدة الأمريكية . راجع :

Goitein : Op. Cit., p. 302.

Goitein : Ibid, p. 303—305. (٣٠)

Op., Cit., p. 302. (٣١)

(٣٢) الفيج : جمعها فيوج وهي كلمة فارسية أصلاً . راجع :  
Goitein : Ibid, p. 303.

(٣٣) مدينة المرية (Almeria) من المدن الإسلامية الهامة التي أسسها المسلمون في الأندلس . وكانت من أعظم قواعد الأسطول الإسلامي للأندلس الأموية ، ولإبان عصر الطوائف . كذلك كانت مركزاً تجارياً على جانب عظيم من الأهمية بالنسبة للتجارة البحرية مع أقطار عالم البحر المتوسط . هذا فضلاً عن كونها مركزاً صناعياً هاماً للمنسوجات الحريرية الأندلسية في العصر الإسلامي .

وقد لعبت المرية دوراً سياسياً وحربياً هاماً في عهد ملوك الطوائف ، وهذا الدور لا يقل أهمية عن مثيله الذي لعبته مدينة أشبيلية (Seville) في عصر الموحدين ، أو قرطبة في عصر الخلافة الأموية على الأندلس . وكانت المرية منذاً وحيداً لمملكة غرناطة (Arana) بعد تقلص ملك المسلمين في الأندلس ، وأصبح هذا النفوذ مقتصرأ على مملكة غرناطة فقط ، إذ كانت تصلها الاستمدادات والمؤن من بلاد المغرب في القرن الخامس عشر الميلادي ، وعليها كانت تعتمد مملكة غرناطة اعتماداً كلياً في وصول المجاهدين المغاربة ، لذلك كان سقوط مدينة « المرية » في يد القشتاليين سنة ١٤٩٠ م فديراً بسقوط غرناطة ، آخر معاقل الإسلام في الأندلس ، وهو ما تم فعلاً ١٤٩٢ م .

راجع : دائرة المعارف الإسلامية ( مادة المرية ) + البكري : معجم ما استعجم ( المرية ) - السيد عبد العزيز سالم : تاريخ مدينة المرية ص ٧ .

Goitein : Ibid, p. 303. (٣٤)

(٣٥) راجع فيما يتعلق بهذا النوع من السفن مقال S.M.Stern عنوانه :  
The Petitions of the Fatimide Period

منشور في مجلة Oriens ، ١٩٦٢ م ، ص ١٧٥ — ١٧٦

(٣٦) هناك نوع من السفن استخدم في أمواء البحر المتوسط ، كما عرفته البحرية الإسلامية في كل من مصر والشام ، وبلاد المغرب ، وأسيانها الإسلامية . وهذا النوع يسمى الهيطل (وجمعها : شياطي) وهي سفينة تستخدم للاستطلاع وكشف أحوال العدو والوقوف على قوته . راجع صابر دياب : سياسة الدول الإسلامية ص ١٨٩ والمواشي .

(٣٧) مركب الخدمة : قارب متوسط الحجم ليس صغيرا ولا كبيرا ولكن بين بين .  
راجع ابن ماتي : قوانين الدواوين ، عبارة ، سفن الأسطول الاسلامي ،

(٣٨) راجع Goitein : Studies on Islamic History, P. 303-305

(٣٩) القرائر : سفن لحمل البضائع . راجع صابر دياب : سياسة الدول الاسلامية  
ص ١٨٩

(٤٠) الأخرية : ( جمع غراب ) وهي سفن لحمل البضائع تسير بالفلاح والمجازيف .

(٤١) راجع نفس المراجع السابق . Goitein : Ibid, P. 305

(٤٢) Lionel Casson : The Ancient Mariners ( N. Y. ), 1959, P. 243 & Ibid, P. 305-306

(٤٣) Lionel Casson : Ibid, P. 243 & Goitein : Cp. Cit., P. 306.

(٤٤) الطريدة : جمعها طرائد وهي سفن لها أبواب تفتح وتغلق لحمل الحبوب وقت  
الحرب . راجع : صابر دياب : سياسة الدول الإسلامية ص ١٨٩ والمواشي ، سعاد ماهر :  
البحرية في مصر الإسلامية . Goitein : op. Cir. P. 306-307

(٤٥) يقول جواتيين "Goitein" علمت من اتصالى بالذكور ليونيل ساسون أن  
الترايط النكتيكي لأمرأك الكبيرة، استمد مما كان شائعاً استخدامه في الأسطواين اليوناني  
والروماني . راجع جواتيين في كتابه :

Studies on Islamic History and Institutions

ص ٣٠٧ ، حاشية ( ١ ) :

(٤٦) الشيني : جمعها شواني وهي سفن حربية ذات أبراج : صابر دياب :  
سياسة الدول الاسلامية ص ١٨٩

(٤٧) ابن ماتي : قوانين الدواوين ص ٢٤٠

(٤٨) Goitein : Ibid , P. 307-303

